

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVII. — Wydana i rozesłana dnia 29 kwietnia 1880.

41.

Dokument koncesyi z dnia 9 marca 1880,

na kolej żelazną parową od stacyi w Czasławie na Żleb do Ronowa i Zawratecu z odnogą ze Skowic do Wrdów i Buczyc.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

król apostolski węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomerji i Illiryi; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski, Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowski, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Spółka budownicza pp. Schöna i Wesselego w Pradze, tudzież p. Hermann Schwind podali prośbę o koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei drugorzędnej od stacyi uprzyw. austr. kolei północno-zachodniej w Czasławie na Żleb do Ronowa i Zawratecu z odnogą ze Skowic do Wrdów i Buczyc, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, uznajemy za stosowne nadać proszącym, powyżej wymienionym, koncesyę niniejszą, na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 1 czerwca 1879 (Dz. u. p. Nr. 88), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi uprzyw. austr. kolei północno-zachodniej w Czasławie na Żleb do Ronowa i Zawratecu z odnogą ze Skowic do Wrdów i Buczyc.

§. 2.

Kolej ta wybudowana być ma jako drugorzędna ze szlakiem normalnym.

Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione.

W tej mierze starać się należy, aby koszta budowy były jak najniższe, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei nie może wynosić więcej nad dwadzieścia (20) kilometrów na godzinę, pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

Do dostarczenia wozów, wagonów, szyn i innych części składowych kolei, jakoteż wszelkich przedmiotów do jej urządzenia potrzebnych, dane będzie pierwszeństwo fabrykom krajowym, jeżeli zgodzą się na te same warunki co zagraniczne.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześniej, a dotyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej.

Podobnież uczynić powinni koncesyonaryusze pod względem budowy wszystko, czegoby jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną kolei wykonać można tylko pod jeden tor.

Koncesyonaryusze zobowiązują się dążyć do zawarcia umowy ze Spółką uprzyw. austr. kolei północno-zachodniej w przedmiocie używania dworca w Czasławie, jakoteż urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i umowę tę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Gdyby umowa ze Spółką austr. kolei północno-zachodniej, odpowiadająca interesom kolei drugorzędnej, nie przysłała do skutku, koncesyonaryusze mają wprawdzie prawo wybudować własny dworzec, są jednak obowiązani urządzić połączenie z tamtą koleją i gdyby zaprowadzony został obrót osobowy, starać się ułatwić go ile możności pod względem przejścia z własnej kolei na tamtą.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej do obrotu passażerskiego, poddadzą się koncesyonaryusze orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby się nie zgodzono w tej mierze z koleją, z którą ma nastąpić połączenie.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby się nie zgodzono, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich i zbiegu kolei idących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusze są jednak obowiązani pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające siedziby nad koleją koncesyonowaną, zechcą zbudować dla dowozu płodów swoich, zostały do kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 3.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo wybudowania kolei po części na gościńcu prowadzącym z Czasławy do Chrudima. Obowiązani są jednak dotrzymać ściśle warunków, pod którymi użytkowanie tego gościńca będzie im dozwolone, mianowicie zaś, jeżeliby założenie lub ruch kolei powiększył koszta utrzymania rzeczonoego gościńca, zwrócić skarbowi nadwyżkę a w takim razie, gdyby później

Rząd uznał, że nie może na to pozwolić, aby kolej przechodziła gościńcem, własnym kosztem usunąć urządzenia kolejowe i przywrócić gościniec do pierwotnego stanu.

Nadto koncesyonaryusze uczynić mają jak najściślej zadosyć wszelkim rozporządzeniom Władz rządowych, mającym na celu bezpieczeństwo obrotu na gościńcu.

Oprócz tego koncesyonaryusze obowiązani są wstrzymać ruch kolejowy na gościńcu w każdym czasie bez prawa do wynagrodzenia i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna to za potrzebne z powodu przechodu wojska lub innych czynności wojskowych.

§. 4.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę w przeciągu trzech miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, linie czasławsko-żlebską, tudzież skowicko-wrdowo-buczycką najpóźniej w przeciągu dwóch lat a linią żlebsko-zawratecką najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od tegoż samego terminu, ukończyć i oddać na użytek publiczny i przez cały okres koncesyjny utrzymywać w ruchu bez przerwy.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, koncesyonaryusze złożyć mają na żądanie administracyi państwa kaucyą w kwocie tysiąca (1000) złotych w gotówce lub w tych papierach publicznych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

§. 5.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących. Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takowych ze względu na dobro publiczne.

Koncesyonaryusze obowiązani są przyspieszyć, o ile to od nich zależy, hipoteczne odpisanie parcel nabytych pod budowę kolei, jakoteż wykonanie środków, które stosownie do ustawy z dnia 19 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 70) są potrzebne do zabezpieczenia w księgach dla kolei żelaznych stosunków prawnych, w związku z tem zostających, i dołożyć starania, ażeby przed sprostowaniem hipotecznem stanowczy pomiar gruntów i zamknięcie rachunków jak najspieszniej były ukończone.

§. 6.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości wydane być mogą.

Wszakże pod względem ruchu pozwala się w myśl artykułu III ustawy z dnia 1 czerwca 1879 (Dz. u. p. Nr. 88) odstąpić od wszystkich środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu

na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda ministerstwo handlu.

§. 7.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego wchodzą w zastosowanie w myśl artykułu III ustawy z dnia 1 czerwca 1879 (Dz. u. p. Nr. 88) następujące przepisy:

Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić pocztę a w razie zaprowadzenia obrotu osobowego także służbę pocztową każdym pociągiem w przeciągu 24 godzin w którymkolwiek kierunku odchodzącym; mogą jednak żądać za wykonywanie tego obowiązku i za wszelkie inne ciężary dla zakładu pocztowego ponoszone, odpowiedniego wynagrodzenia, które wyznaczone będzie drogą umowy. Poczta listowa jednak, wyjąwszy posyłki pieniędzy i wartości, przewożona być ma bezpłatnie.

Plany ruchu pociągów, do przewożenia poczty używanych, ustanawiane będą za zezwoleniem Władzy nadzorczej. Gdyby do służby pocztowej w stacyach potrzebne były osobne lokalności, zawarta będzie osobna umowa w przedmiocie wynagrodzenia za lokale przez koncesyonaryuszów na ten cel odstąpione, płacić się mającego jako czynsz.

Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalanie tych lokalności jest rzeczą zarządu pocztowego.

Korespondencye tyczące się zarządu kolei, prowadzone pomiędzy dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odpowiednich częściach kolei przez sług kolejowych.

§. 8.

Koncesyonaryusze zobowiązują się, że swoich linii telegraficznych, gdyby kiedyś okazały się do ruchu kolei i dawania sygnałów potrzebnymi, pozwolą używać także do korespondencyj rządowych i prywatnych, za słusznem umówić się mającem wynagrodzeniem.

Rządowi wolno będzie założyć własne oddzielne linie telegraficzne na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnego wynagrodzenia, a gdyby kolej miała własną linią telegraficzną, przymocować druty telegrafu rządowego na słupach telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych, o ile do tego nie potrzeba szczególnej znajomości rzeczy.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

§. 9.

Koncesyonaryusze obowiązani są zaprowadzić na głównej linii czasławskozawrateckiej na żądanie Rządu, obrót osobowy pociągami mieszanymi w taki sposób, aby do tego obrotu użyty był codziennie jeden pociąg w każdym kierunku.

Oplaty za przewóz w takim razie pobierać się mające, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Obowiązku zaprowadzenia regularnego obrotu osobowego na odnogach nie wkłada się na koncesyonaryuszów. Wolno im jednak będzie przewozić właścicieli, posiadaczy lub zawiadowców, jakoteż urzędników, sług i robotników przedsiębiorstw rolniczych i przemysłowych, znajdujących się nad temi odnogami kolei, umówiwszy się wprzód z temi przedsiębiorstwami o ceny przewozu, w którym to razie potrzeba będzie także i inne osoby przewozić na rzeczonych odnogach pod temi samemi warunkami.

W obrocie osobowym zachowywać należy odnośne przepisy, o ile odnoszą się do wybranego sposobu urządzenia tego obrotu, jakoteż te szczególne środki ostrożności, które ministerstwo handlu przepisze.

§. 10.

Wysokość cen przewozu towarów podlega następującym ograniczeniom:

1. Opłata pobierać się mająca od przewozu towarów pełnemi wagonami, gdy się przewozi z Czasławy aż do miejsca za Żlebem nad koleją czasławsko-zawratecką lub odwrotnie, nie może wynosić więcej nad 1 zł. 60 c., we wszystkich innych przypadkach więcej nad 90 c. od tonny.

Dla odnóg, na odległość aż do kilometra ustanawia się opłatę za przewóz towarów pod warunkami powyższemi, łącznie ze wszystkiemi należytościami pobocznymi, w kwocie najwyższej 30 centów od tonny.

2. Opłaty od towarów, przewożonych jako posyłki całkie, obliczać należy od każdych 10 kilogramów, biorąc 30 kilogramów za wagę najmniejszą, w taki sposób, aby przewyższały kwoty powyżej ustanowione odpowiednio rozrachowane, najwięcej o 50 od sta.

Co się tyczy opłat pobocznych i wszelkich innych przepisów przewozów, koncesyonaryusze obowiązani są stosować na swojej kolei rozporządzenia, wydane dla kolei austriackiej północno-zachodniej, a co się tyczy nomenklatury i klasyfikacyi towarów, poddać się rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Po upływie piątego roku ruchu służyć będzie ministerstwu handlu prawo zmiany taryf, wszakże będzie on miał wzgląd na to, aby kolej przynosiła odpowiednie zyski.

Taryfy nie mogą być niższe wbrew woli koncesyonaryuszów dopóty, dopóki w dwóch latach po sobie następujących, czysty dochód nie będzie wynosił najmniej siedm (7) od sta kapitału zakładowego.

Ceny przewozu osób i towarów, jakoteż wszelkie inne opłaty, obliczać wolno tylko w walucie krajowej ustawowej bez doliczania ażyo.

§. 11.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w krajach monarchyi austriacko-węgierskiej w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych artykułów, wszakże tylko tak, aby te ceny niższe nie były niższe od cen przewozu artykułów transportowanych na rzeczonej kolei za najmniejszą opłatą.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to w myśl przepisów obowiązujących na kolei austr. północno-zachodniej tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei państwowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tych kolejach drugorzędnych a w skutek tego zbudowanych, urządzonych i eksploatowanych z dozwołonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się obsadzać posady z uwzględnieniem wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 13.

Posylki przeznaczone na cele zakładów rządowych hodowli koni, jakoteż osoby które takowe odstawiają, przewożone będą za opłatą zniżoną jak transporty wojskowe, wszakże z powyższem ograniczeniem.

§. 14.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą polecenie tej władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie równie jak ich pakunki podróżne, stosownie do zaprowadzonych w tym względzie urządzeń, o ile na odnośnej części kolei obrót osobowy będzie się istotnie odbywał.

§. 15.

Osoby wydane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorey, a ci ostatni także wtedy gdy wracają, przewożeni będą za połowę należitości passażerskiej.

Osoby te umieszczone być muszą ile możności w osobnych przedziałach, umówić się więc należy z właściwemi władzami w których dniach i którymi pociągami mają być przewożone.

§. 16.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo, aby za osobnem zezwoleniem Rządu albo zawiązali spółkę akcyjną, albo też aby prawa i obowiązki na koncesyi oparte przenieśli na spółkę akcyjną już istniejącą, tudzież aby w celu zebrania potrzebnych funduszków wypuścili w obieg akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa opiekujące na okaziciela lub na imię, a które będą sprzedawane i urzędownie notowane na giełdach austriackich.

Ogólna suma imienna wypuścić się mających obligacyj z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać połowy kapitału zakładowego. Obligacye z prawem pierwszeństwa mogą być puszczone w obieg tylko w miarę otwierania ruchu na liniach.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa wydane będą na walutę zagraniczną, kwota wyrażona być ma także w walucie austriackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa umorzone być powinny pierwszej niż akcye.

Gdy się spółka zawiąże, takowa wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki podlegają zatwierdzeniu ze strony Rządu.

§. 17.

Koncesyonaryusze mają prawo zakładać ajencye w kraju i za granicą, jakoteż urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 18.

Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za ustanowiony tu nadzór koncesyonariusze nie będą płacili do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §-fie 89 regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania naddatku z powodu dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie lokali dla urzędów.

§. 19.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia otwarcia ruchu, po upływie tego czasu takowa traci moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi, gdy określone w §-fie 4 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. *b*) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowymi.

§. 20.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesyonowanej kolei w każdym czasie po upływie lat trzydziestu (30), licząc od dnia dzisiejszego, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty tak obliczony nie wynosił najmniej sumy rocznej w srebrze, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia w okresie koncesyjnym kapitału zakładowego imiennego przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, który ma być wzięty za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Suma dochodu czystego, według zasad tych oznaczonego, dwadzieścia razy wzięta, stanowi cenę odkupu.

Suma kapitału zakładowego imiennego podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu a w takową wchodzi:

- a*) kosztu robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;
- b*) kosztu budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej kolei koncesyonowanej), jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wzmiankowanych w ustępie *a*) trzeba będzie pokryć koniecznie w skutek budowy koncesyonowanej kolei i otwarcia ruchu;
- c*) pięćprocentowe odsetki tymczasowe od kapitałów płaconych podczas budowania aż do otwarcia ruchu na całej kolei koncesyonowanej w miarę postępu budowy i urządzenia ruchu, po straceniu dochodów czystych z części kolei pierwszej na użytek oddanych i odsetków od pieniędzy wniesionych a nie zaraz użytych, atoli tylko o tyle, o ile odsetki takie rzeczywiście były płacone;
- d*) kosztu zebrania kapitału a względnie kwota dozwolonej i przez Rząd zatwierdzonej średniej straty na kursie w skutek gromadzenia kapitału w gotówce za pomocą puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztu stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzenia ruchu i jeżeli kosztu będą należycie wykazane.

Przez odkup kolei i od dnia odkupu, wchodzi państwo przez wypłacenie ceny kupna bez innego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie

ukoncesyonowanej, ze wszystkimi ruchomościami i nieruchomościami do niej należącemi.

§. 21.

Kolei wzmiankowanej w §-fie 1-ym niniejszego dokumentu koncesyi udziela się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków od kapitałów przez zaręczanie pewnych ilości posyłek, jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat całej pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa z kwitami tymczasowemi, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od podatku dochodowego i opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia nadania koncesyi.

§. 22.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i wodnych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należącemi do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materiałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 20) zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ich upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 23.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dziewiątego miesiąca marca, w roku zbawienia tysiąc osmset osmdziesiątego, Naszego panowania trzydziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Korb r. w.

Kriegs Au r. w.

42.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 20 kwietnia 1880, o zaprowadzeniu stęplowania kart do gry znaczkami stęplowym dwubarwnym w magazynie sprzedaży tytoniu i stępli w Pradze.

Od dnia 1 maja 1880 zaprowadzona będzie w c. k. magazynie sprzedaży tytoniu i stępli w Pradze nowa machina do stęplowania kart do gry, wybijająca znaczki stęplowe w dwóch barwach, jaka rozporządzeniem z d. 13 sierpnia 1877 (Dz. u. p. Nr. 75) zaprowadzona została w c. k. urzędzie stęplowym naczelnym w Wiedniu.

Kriegs Au r. w.